Discussie

Cdre KLu b.d. Oonincx vraagt naar de relatie tussen UKNL amphibious force (UKNLAF) en de Ace Mobile Force (AMF); vullen zij elkaar aan of zijn zij tegenstrijdig? Verondersteld zou kunnen worden dat de AMF bij de minste of geringste spanning zeer snel zal worden ingevlogen hetgeen niet behoeft te gelden voor een amfibische eenheid.

Maj Hekman. Voordat de AMF in een zuidelijker gebied in Noorwegen wordt ingevlogen zal zeer waarschijnlijk de UKNL Landing Force (UKNLLF) reeds ter plaatse zijn gearriveerd teneinde de eerste verdedigingsopstellingen in te nemen. De bufferfunctie zal dus worden vervuld door de UKNLLF. Ik ben voorts van mening dat de UKNLLF niet kan worden vervangen door de AMF. De geografische gesteldheid van noord-Noorwegen (fjorden en berglandschap), alsmede de vaak extreme klimatologische omstandigheden hebben namelijk een zeer nadelige invloed op de mobiliteit van de AMF.

Genm Rudolphie merkt op dat de inzet van UKNLAF in noord-Noorwegen een soort eerste prioriteit heeft. Hij vraagt de voorkeur van spreker ten aanzien van de volgende mogelijkheden: het vast toewijzen van een amfibische strijdmacht aan noord-Noorwegen; deze slechts een prioriteit van toekenning toewijzen of de NAVO laten bepalen welke eenheden op de noordflank — maar dat geldt ook voor de zuidflank — zullen worden ingezet.

Maj Hekman. Het vast toewijzen van een amfibische eenheid aan een NAVO-partner gaat ten koste van de flexibiliteit die — en dat heb ik in mijn inleiding als stelling geponeerd — nu juist het kenmerk is van een amfibische strijdmacht. Een vaste toewijzing bindt die eenheden; er kan niets meer mee worden gedaan, ook niet indien die strijdmacht om welke reden dan ook voor andere doeleinden of zelfs geheel niet wordt ingezet. Het ad hoc inzetten van een eenheid op de noord- of zuidflank is mijns inziens erg problematisch. Het gebied waarin met name het UKNLAF in oorlogstijd het waarschijnlijkst zal opereren vergt een zeer speciale training in vredestijd. Voor de uitvoering van haar taak kan niet zo maar een andere eenheid worden aangewezen. Dat is duidelijk gebleken bij de jaarlijkse COLD-WINTER-oefeningen in noord-Noorwegen waaraan steeds Amerikaanse mariniers deelnemen. Zij komen „even" over maar in feite komen zij niet van de wegen af. Dat is ze niet kwalijk te nemen; zij zijn daarvoor niet opgeleid en geoefend. Bovendien worden Amerikaanse mariniers te frequent overgeplaatst om daarvoor te kunnen worden opgeleid. Een ad-hoc-eenheid levert mijns inziens niets op. Dat is ook de mening van de commandant van het United States Marine Corps (USMC). Onlangs deelde hij het Congres mee dat het nu maar eens afgelopen moet zijn iedere keer een andere eenheid aan te wijzen voor COLD WINTER; op die manier verdwijnt steeds weer de ervaring. Derhalve: amfibische strijdkrachten, speciaal getraind voor inzet in noord-Noorwegen, echter niet vast toewijzen aan Noorwegen maar met prioriteit bestemd voor dat land. Als daar niets aan de hand is kunnen die strijdkrachten elders worden ingezet.

Bgen Berkhof vraagt wie tegen een vaste toewijzing is van de UKNLAF: Nederland, Noorwegen of de NAVO?

Maj Hekman. Voor zover mij bekend liggen de bezwaren niet bij Nederland of de NAVO, maar bij Noorwegen.

Kol marns b.d. Kok merkt op dat de inleider — zij het summier — heeft aangegeven dat voor amfibische strijdkrachten gebruik zou kunnen worden gemaakt van koopvaardijschepen. Het Falklandconflict heeft dat ook aangetoond. Wellicht zou deze mogelijkheid onderwerp van studie kunnen zijn, waarbij moet worden aangetekend dat het aantal Nederlandse schepen dat — in verband met de daaraan verbonden belastingtechnische voordelen — onder een goedkope buitenlandse vlag vaart, steeds groter wordt. Wellicht zou dat in de wetgeving zijn aan te passen, zoals voor de zg. belastingparadijzen reeds is gebeurd of zal geschieden. Terecht heeft inleider opgemerkt dat niet zo maar allerlei handelingen met koopvaardijschepen kunnen worden uitgevoerd. De vele havens aan de kusten van het NAVO-gebied bieden echter moge-

lijkheden. Hij verzoekt inleider wat dieper op deze materie te willen ingaan voor zover de classificatie dat toelaat.

Maj Hekman. Allereerst dient onderscheid te worden gemaakt tussen passagiers- en vrachtschepen. Tijdens de Falklandcrisis werd door de Engelsen gebruik gemaakt van beide typen; die schepen waren gevorderd. Ook in Nederland bestaat de mogelijkheid over te gaan tot vordering. In vredestijd wordt veelvuldig gebruik gemaakt van beide soorten schepen. Telkenmale verplaatsen wij ons per ferry teneinde te kunnen deelnemen aan buitenlandse oefeningen. Deze week bv. zullen wij ons per ferry verplaatsen naar Engeland; na verplaatsing door Engeland zullen wij ons weer op een ferry inschepen en over de Ierse Zee naar het oefengebied varen. De verplaatsing naar noord-Noorwegen geschiedt per vliegtuig, in Noorwegen echter weer per ferry. Het gebruik van Stufts (Ships taken up from trade) wordt dus veelvuldig toegepast. Het grote nadeel daarvan is de afhankelijkheid van havens voor de ontscheping. Zijn die niet aanwezig dan kan gebruik worden gemaakt van andere middelen zoals een mexefloat (een drijvende ponton). Die moeten echter weer worden geleverd door amfibische schepen; dat zijn de enige schepen die mexefloats vervoeren. Dat betekent dat steeds weer amfibische schepen nodig zijn; uitsluitend in correlatie met amfibische schepen, en onder goede omstandigheden, zijn passagiers- en vrachtschepen te gebruiken. Zoals gezegd, als havens ter beschikking staan zijn Stufts te gebruiken, echter niet onder alle omstandigheden. Ten tijde van spanning, dus voordat de vijandelijkheden zijn uitgebroken, kunnen havens worden geblokkeerd door het in beslag nemen van kadeligplaatsen dan wel door andere acties. In 1976 bv. kon tijdens een oefening in Sleeswijk-Holstein de per Stuft aangevoerde versterking voor een divisie niet snel worden ontscheept; de Russen hadden er met hun koopvaardijschepen alle kades legaal in beslag genomen. Blokkade van de ingang van een haven kan eveneens op relatief eenvoudige wijze worden gerealiseerd. Onlangs versperde een — naar ik meen Libanese — tanker gedurende geruime tijd de Scheldemond. De oorzaak was het uitvallen van een elektrisch systeem. Voordat de vijandelijkheden zijn uitgebroken is het gebruik van Stufts gemakkelijk te blokkeren; extra maatregelen dienen dan te worden getroffen om personeel, maar zeker materieel, aan wal te krijgen, bv. aanvoer via andere havens. Tijdens de vijandelijkheden is men afhankelijk van landingsmiddelen als er geen havenfaciliteiten ter beschikking staan. Dat is een van de lessen van het Falklandconflict. Ook toen moest worden gecrossdecked (per landingsvaartuig resp. ander middel, bv. helikopter, van het ene schip overbrengen naar het andere vanwaar de uiteindelijke landing met reguliere landingsmiddelen plaatvindt).

Bgen Berkhof begrijpt dat er Stufts nodig zijn. De industrie echter bevoorraadt de platforms op zee met behulp van helikopters van een groter type, gemakshalve aangeduid met H(eli)stuft. De bemanningen daarvan zijn gewend boven zee te werken. Hij vraagt zich af of een combinatie van Stufts en Hstufts mogelijk is.

Maj Hekman. Naar mijn mening heb ik niet gezegd dat wij Stufts nodig hebben. De Stuft is onder bepaalde omstandigheden zeer goed bruikbaar. Wat wij nodig hebben is een amfibisch schip, amfibische middelen dus. Het gebruik van civiele helikopters komt voor, bv. bij acties op boorplatforms. Zolang zij troepen kunnen transporteren op de tijden die wij willen en vanaf de schepen die wij hebben maakt het niets uit of het een blauwgeverfde helikopter is van de KLM dan wel een groengeverfde van de marine.

Genm Rudolphie corrigeert de inleider met betrekking tot diens mening dat Noorwegen bezwaar zou hebben tegen vaste toewijzing van amfibische strijdkrachten (zie vraag en antwoord hiervoor, red.). Noorwegen wil bijzonder graag vaste eenheden toegewezen krijgen. Op grond van hoofdzakelijk Engelse — maar ook Amerikaanse — bezwaren is een vaste toewijzing niet gerealiseerd. Door vaste toewijzing worden het bestaansrecht van een Korps mariniers en de flexibele inzet daarvan ernstig aangetast. Een flexibele inzet zou in noord-Noorwegen kunnen plaatsvinden maar ook in het Baltische gebied of zelfs in de Noordduitse laagvlakte ter ondersteuning van de landstrijdkrachten. Inzet dient echter steeds vanuit zee te geschieden. De vrijheid moet worden behouden om te kunnen worden ingezet waar de NAVO dat nodig acht. Dat het USMC reeds prepositioned materiaal in Noorwegen heeft opgeslagen is te wijten aan het economische gehakketak tussen Noorwegen en de VS.

Kol Poortman meent dat o.m. het UKNLAF binnen NAVO een instrument is ten behoeve van crisisbeheersing, wellicht de laagste trede van de crisisbeheersingsladder. Snelle inzet is alsdan noodzakelijk. Hij vraagt zich af of invliegen met volledige uitrusting niet is te verkiezen boven verplaatsing per schip.

Maj Hekman. Het is natuurlijk van het grootste belang dat wij snel, maar zeker tijdig, ter plaatse zijn. De nu noodzakelijke reactietijd acht ik voldoende om aan die snelheid te kunnen voldoen mits de politieke beslissing tot inzet tijdig wordt genomen aan de hand van beschikbare informatie.

Lkol Spiekerman van Wezelenburg

belicht de grote waarde van de UKNLAF. Inzet van UKNLAF is afhankelijk van de beslissing daartoe door politici. Gehoopt wordt op een tijdige beslissing, niet zozeer met het directe doel in het operatiegebied aan land te gaan maar wel met het oogmerk met een strijdmacht bij te dragen aan de deterrence. Dat is de grote waarde die moet worden gehecht aan een tijdige inzet van de UKNLAF. Deze strijdmacht kan niet worden vergeleken met de AMF. De laatste staat onder direct bevel van Saceur terwijl UKNLAF onder de bevelen staat van Saclant. Saclant heeft meer strategische flexibiliteit dan Saceur; inzet van AMF betekent immers gebruik maken van vliegvelden hetgeen compromittatie tot gevolg heeft. Een vroegtijdige beslissing tot inzet van UKNLAF — of USMC — draagt wezenlijk bij aan de deterrence. Hij wijst vervolgens op het streven binnen de NAVO tot het inzetten van eenheden ,,out of area'' en wijst op de ,,out of area''-concepties van het Verenigd Koninkrijk.

Aan de inleider vraagt hij of deze ook mogelijkheden ziet voor inzet van UKNLAF buiten het NAVO-gebied.

Maj Hekman. Voor een ,,out of area''-optreden van UKNLAF onderken ik geen mogelijkheden. Wel kan ik mij bv. een Engels optreden buiten het NAVO-gebied voorstellen zoals dat in het Falklandconflict is gebeurd, echter zonder inzet van UKNLAF.

Kol marns b.d. Kok merkt op dat aan de ,,out of area''-inzet van UKNLAF twee kanten zitten. De ene is de vraag of, technisch gezien, die eenheid in staat is elders te worden ingezet, hetgeen met enige improvisatie mogelijk moet worden geacht. Het tweede aspect is de politieke haalbaarheid van die inzet. Het gaat immers om de politieke beslissingen van twee soevereine staten. Voorafgaande aan de beslissing zal een uitvoerige parlementaire discussie worden gevoerd en gelet op de huidige politieke opvattingen acht hij een dergelijke beslissing niet voor de hand liggen.

Maj Hekman. Dat is precies wat ik bedoel.

Vadm Brainich von Brainich Felth vraagt zich af of door deze zienswijze moet worden aangenomen dat de Nederlandse of Britse regering geen stappen zullen ondernemen indien buiten het NAVO-gebied hun belangen in het geding zijn. Zouden de regeringen rustig afwachten tot bv. de VS het karwei klaren, tenzij wordt onderkend dat er buiten het NAVO-gebied Nederlandse en Britse belangen aanwezig zijn?

Maj Hekman. Zeer zeker niet; er zijn uiteraard zeer grote belangen van onder meer Nederland buiten het NAVO-gebied. Ik acht echter inzet van een eenheid van UKNLAF in bv. het Caribische gebied niet mogelijk. Hoe wij dan onze mariniers daar moeten krijgen is een defensieprobleem dat waarschijnlijk nog niet geheel is uitgekristalliseerd.

Vadm Brainich von Brainich Felth zegt de spreuk van het Korps mariniers te kunnen lezen en legt die anders uit dan het accent dat nu door inleider eraan is gegeven. Hij merkt verder op dat het verfrissend bij hem is overgekomen dat amfibische operaties niet exclusief tot de marine behoren, maar ook tot andere krijgsmachtdelen. De vraag is echter of die amfibische training nu werkelijk zo bijzonder is en geldt dat ook voor militairen die een half uur of een uur later landen? Moet de marine dat allemaal zelf doen of moet worden gepleit voor deelneming aan amfibische operaties van met name de Koninklijke landmacht? Die heeft overigens de middelen die UKNLAF zo node mist (onder meer 120 mm mortier en 155 mm houwitsers).

Maj Hekman. Ik neem aan dat u niet doelt op amfibisch materieel maar op een soortgelijke organisatie als het geval is bij de Royal Marines. Die krijgen bij amfibische operaties immers van de landmacht vuursteunmiddelen en genie mee, doch ook eerst nadat dat personeel de mariniersopleiding heeft gevolgd; anders zijn zij niet een geïntegreerd onderdeel. De amfibische training is zo specifiek omdat het leven aan boord van schepen — en dat moet u zeker bijzonder aanspreken — zo bijzonder is; zeker als het van langere duur is. Je kunt daaraan alleen maar wennen door dezelfde mensen veel te laten varen. Het uitvoeren van een landing op zich kan iedereen leren. Dat is ook de doctrine die zowel door de Russen als door de Engelsen wordt aangehangen en door de Engelsen tijdens het Falklandconflict is bewezen. Als ik u zou zeggen dat het uitsluitend mariniers zouden moeten zijn zult u ongetwijfeld riposteren met de opmerking waarom in de Falklands de ,,first para's'', de ,,second para's'' en daarna de infanteristen landden? Jammer overigens dat het fout ging met de infanterie. Landen is eenieder te leren, maar voor het uitvoeren van de eerste landing, een meestal onder zeer moeilijke omstandigheden uit te voeren speciale opdracht, zijn specialisten nodig, personeel dat daarvoor is opgeleid en geoefend. Daarna kan zeer zeker de infanterie aan land gaan, hetgeen ook in de historie is bewezen; een erg enthousiaste supporter daarvan ben ik echter niet.

Tlnt marns Schlösser vraagt hoe de LCACs (luchtkussenvaartuigen) op land kunnen worden beveiligd, welke mogelijkheden dat transportmiddel heeft hindernissen te overwinnen en hoe de inleider denkt over het gebruik van LCAC's door UKNLAF. ▷

Maj Hekman. De beveiliging van LCAC's op het land is op het ogenblik nog zeer problematisch. Het grootste probleem is niet kunnen achteruitrijden/-varen/-vliegen; de LCAC heeft uitsluitend een vooruitversnelling en is moeilijk wendbaar. De grootste bescherming biedt de snelheid van opereren. Voor het transport van een volledig uitgerust bataljon zijn negen LCAC's nodig. Dat houdt in dat vrij veel vuursteun kan worden meegenomen, hetgeen eveneens bijdraagt aan de beveiliging. Twee meter hoge hindernissen kunnen door LCAC's worden overwonnen. Bij de Russische LCAC's is die hoogte iets geringer, maar die LCAC's zijn groter dan de Amerikaanse. In 1983 heb ik in het „Marineblad" een artikel geschreven over het luchtkussenvaartuig. Daarin heb ik als conclusie verwoord dat het luchtkussenvaartuig voor UKNLAF alleen van nut kan zijn indien dat ook kan worden vervoerd. In noord-Noorwegen is het vaartuig ideaal te gebruiken. Het kan bijna overal landen. Problemen zijn echter: moeilijk onderhoud in de winter en moeilijk te transporteren; dat geldt met name voor het Engelse luchtkussenvaartuig. De Russen hebben overigens hetzelfde probleem. Ook zij beschikken niet over schepen die hun LCAC's kunnen transporteren. Zij gebruiken LCAC's vooralsnog uitsluitend op het land. Het bemachtigen resp. laten bouwen van een voldoend groot schip naar Amerikaans model voor het transport van LCAC's zou voor UKNLAF erg gunstig zijn. Wellicht gebeurt dat eens.

Maj Van Egmond gaat in op de vraag van bgen Berkhof betreffende het vorderen van helikopters en meent dat daaraan een gigantisch logistiek probleem is gekoppeld, vergeleken bij het vorderen van schepen. Alleen van zeer korte duur en op zeer korte termijn acht hij dat mogelijk. Hij merkt op dat is gezegd dat een amfibische operatie een gecoördineerde en geïntegreerde operatie dient te zijn van land-, lucht- en zeestrijdkrachten. Hij meent dat daaruit logischerwijze voortvloeit de eis dat het Korps mariniers een geïntegreerd onderdeel van de Koninklijke marine dient te zijn en vraagt of spreker de mening is toegedaan dat die integratie metterdaad is gerealiseerd. Zou het — bij gebleken desintegratie — niet beter zijn landmachteenheden voor amfibische operaties te bestemmen?

Maj Hekman. Ik zie nauwelijks de relevantie van de vraag met mijn onderwerp, maar ik zal uw vraag gaarne beantwoorden. Ik ben inderdaad van mening dat het Korps mariniers een geïntegreerd onderdeel moet zijn van de Koninklijke marine, dit vanwege de verschillende redenen die ik al eerder heb genoemd. Ik ben ook de mening toegedaan dat integratie heeft plaatsgevonden; een toestand waaraan zeker niet moet worden getornd. Amfibische operaties zijn onverbrekelijk verbonden met de marine. Ervan uitgaande dat het uitvoeren van amfibische operaties specialistisch werk is zullen er specialisten moeten zijn die in de Koninklijke marine leven en werken; niet alleen aan boord van schepen maar ook elders binnen de marine zodat zij die van binnen en van buiten kennen en daardoor een werkelijk geïntegreerd deel ervan uitmaken. Zo niet, dan ontstaan er aanpassingsproblemen wanneer snel moet worden opgetreden, en zal men niet in staat zijn op de juiste wijze te handelen met alle risico's van dien.

Genm Rudolphie merkt op dat het hoog tijd wordt bij de officiersopleidingen aandacht te besteden aan het aspect amfibische strijdkrachten, gelet op het gestelde dat die strijdkrachten dienen te bestaan uit personeel en materieel van de Koninklijke marine, de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht.

Maj Hekman. Dat is precies het streven dat ik steeds weer van de daken schreeuw. Ik acht het onjuist dat zelfs op het KIM niet eens een inleiding amfibische operaties wordt gegeven aan andere adelborsten dan die voor het Korps mariniers. Wetende dat dit een belangrijk onderwerp is zouden wij de zaak eigenlijk moeten omdraaien: mariniers dienen daarover een inleiding te krijgen en de vloot onderricht! Ervan uitgaande dat het een gecombineerde actie is van land-, lucht- en zeestrijdkrachten dient eigenlijk ook op de KMA daarin les te worden gegeven.